

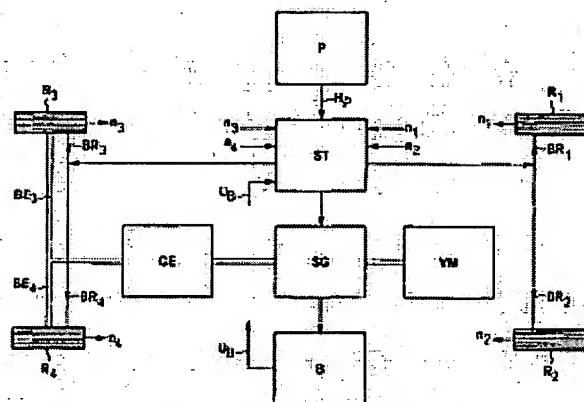
Combination motor vehicle braking arrangement for vehicle with starter-generator

Patent number: DE19912425
Publication date: 2000-07-27
Inventor: NIEDERMEIER ERNST (DE)
Applicant: SIEMENS AG (DE)
Classification:
- international: B60T13/74; B60T13/06; B60T7/06; H02K7/18; B60L7/00
- european: B60L7/18; B60T8/00; B60T13/58C1; B60T13/74D
Application number: DE19991012425 19990319
Priority number(s): DE19991012425 19990319

[Report a data error here](#)

Abstract of DE19912425

The arrangement has a frictional brake (BR1-BR4) pref. for each wheel (R1-R4) and an electrical machine brake (BE3;BE4) pref. acting only on each driven wheel, especially in the form of a starter-generator (SG), an actuator for the braking arrangement, esp. a foot brake pedal (P), and a controller (ST) for distributing the braking load between the frictional brakes and the electrical machine brakes. The brake force distribution is dependent on the displacement of the actuator.



Data supplied from the [esp@cenet](#) database - Worldwide



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 199 12 425 A 1**

⑳ Aktenzeichen: 199 12 425.6
㉔ Anmeldetag: 19. 3. 1999
㉕ Offenlegungstag: 27. 7. 2000

㉑ Int. Cl.⁷:
B 60 T 13/74
B 60 T 13/06
B 60 T 7/06
H 02 K 7/18
B 60 L 7/00

DE 199 12 425 A 1

Mit Einverständnis des Anmelders offengelegte Anmeldung gemäß § 31 Abs. 2 Ziffer 1 PatG

㉑ Anmelder:
Siemens AG, 80333 München, DE

㉒ Erfinder:
Niedermeier, Ernst, Dipl.-Ing. (FH), 93073
Neutraubling, DE

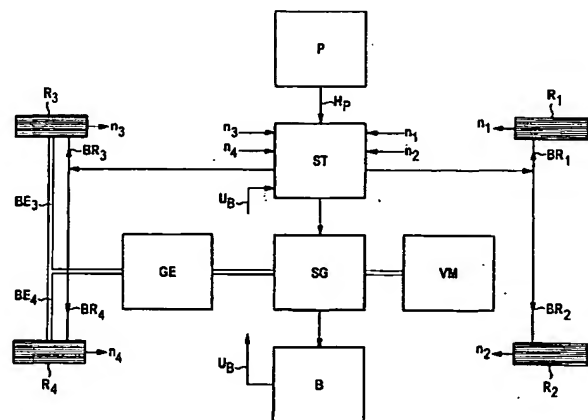
㉓ Entgegenhaltungen:
DE 196 31 384 C1
= EP 9 16 040 A1
DE 196 15 742 C1
DE 41 24 496 A1
US 55 11 859 A

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

㉔ Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung

㉕ Bei einer kombinierten Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung mit einer Reibmittel-Bremse (BR₁-BR₄) und einer elektrischen Maschinen-Bremse (BE₃; BE₄), insbesondere in Form eines Starter-Generators (SG), ist zur Erhöhung des Bedienkomforts bei gleichzeitiger Überlastungsvermeidung einer aus der elektrischen Maschinen-Bremse in deren Generatorbetrieb speisbaren Fahrzeugbatterie (B) einem Brems-Betätigungsorgan, insbesondere einem Fuß-Bremspedal (P), eine Steuerung (ST) zur selbsttätigen Verteilung der jeweiligen Bremslast zwischen der Reibmittel-Bremse und der elektrischen Maschinen-Bremse vorgesehen.



DE 199 12 425 A 1

Die Erfindung bezieht sich auf eine kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung gemäß Patentanspruch 1.

Durch die DE 196 31 384 C1 ist eine elektrische Maschine mit einem Stator und einem im Antriebsstrang einer Verbrennungsmaschine, z. B. auf deren Kurbelwelle, angeordneten Rotor bekannt; eine solche elektrische Maschine übernimmt als Starter-Generator sowohl die Funktion einer generatorischen Fahrzeugbremse als auch einer Antriebshilfe. Als Maschinen-Typ sind Drehfeldmaschinen in Asynchron- oder Synchronbauweise vorgesehen, wobei der Rotor als Kurzschlußläufer oder auch mit ausgeprägten Magnetpolen ausgebildet sein kann.

Bei Fahrzeugen der vorgenannten Art stehen also zwei Bremssysteme, nämlich zum einen die üblicherweise auf sämtliche Räder wirkende bekannte Reibmittel-Bremse und zum anderen die, in der Regel nur auf die angetriebenen Räder wirkende, elektrische Maschinen-Bremse, insbesondere in Form eines Starter-Generators, im Antriebsstrang zwischen dem Getriebe und der Verbrennungsmaschine des Fahrzeuges zur Verfügung.

Gemäß Aufgabe vorliegender Erfindung soll ausgehend von einer üblichen Bremsbetätigung durch ein Brems-Betätigungsorgan, insbesondere in Form eines Fuß-Bremspedals, bei einer kombinierten Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung mit einer Reibmittel-Bremse und mit einer elektrischen Maschinen-Bremse jederzeit eine betriebsoptimale Bremsung gewährleistet werden können.

Die Lösung dieser Aufgabe gelingt durch die Lehre des Anspruchs 1; vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind jeweils Gegenstand der Unteransprüche.

Die erfindungsgemäße kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung erlaubt ohne zusätzliche Bedienmaßnahmen des Fahrzeugführers, d. h. unter Beibehaltung des vertrauten User-Interface, jeweils durch übliche Betätigung des Brems-Betätigungsorgans, insbesondere des Fuß-Bremspedals, die Entlastung der Reibmittel-Bremse durch die elektrische Maschinen-Bremse mit gleichzeitiger Rückgewinnung elektrischer Energie zur Ladung der Fahrzeugbatterie aus der kinetischen Energie des abzubremsenden Fahrzeuges; dabei kann auf besondere Betriebsverhältnisse durch Erfassung von entsprechenden Meßgrößen in der Steuerung und von dieser, z. B. aufgrund abgespeicherter Parameter, geänderter Verteilung zwischen den beiden Bremssystemen selbsttätig reagiert werden kann.

Als eine die Bremsverteilung beeinflussende Meßgröße ist nach einer Ausgestaltung der Erfindung die jeweils, z. B. nach Geschwindigkeit und Beladung des Fahrzeugs unterschiedliche, notwendige Bremsenergie bzw. Bremskraft vorgesehen, die vorteilhaft durch den Hubweg des Brems-Betätigungsorgans bzw. des Fuß-Bremspedals erfaßbar ist. Je nach absoluter Größe der erforderlichen Bremsleistung hat die elektrische Bremsmaschine einen unterschiedlichen Anteil an der Gesamtbremsleistung; da ihre Bremsleistung relativ klein ist, wird ihr Anteil mit steigender Gesamtbremsleistung zurückgehen.

Als weitere Meßgröße ist nach einer Ausgestaltung der Erfindung der jeweilige Ladezustand der Batterie berücksichtigt worden, der vorteilhaft durch die Batteriespannung erfaßbar ist.

Um in jedem Fall eine sichere ABS-Funktion zu gewährleisten, ist nach einer weiteren Ausgestaltung vorgesehen, daß in Abhängigkeit eines Radschlupfes von der Steuerung die elektrische Maschinen-Bremsung soweit zurückgenommen wird, daß die Reibmittel-Bremse unbeschränkt die ABS-Funktion erfüllen kann.

Zweckmäßigerweise wird eine an sich bereits vorhandene

Steuerelektronik zur radindividuellen Bremsung der Räder bzw. zur Regelung der elektrischen Maschinen-Bremse zur Steuerung der erfindungsgemäßen Bremslastverteilung bei Betätigung des Fuß-Bremspedals mitbenutzt, so daß auf entsprechende zusätzliche Hardware verzichtet werden kann.

Die Erfindung wird im folgenden anhand eines schematisch dargestellten Funktionbildes eines Ausführungsbeispiels näher erläutert.

Die Figur zeigt ein durch zwei Vorder-Räder R_1 ; R_2 und zwei Hinter-Räder R_3 ; R_4 angedeutetes Fahrzeug; in einem auf die Hinter-Räder R_3 ; R_4 wirkenden Antriebsstrang ist zwischen einer Verbrennungsmaschine VM und einem Getriebe GE ein Starter-Generator SG mit zur Kurbelwelle der Verbrennungsmaschine VM konzentrischem Rotor bzw. Stator angeordnet.

Bei Generator-Betrieb des Starter-Generators SG kann von diesem eine Fahrzeug-Batterie B geladen und gleichzeitig eine Bremskraft BE_3 bzw. BE_4 auf die Hinter-Räder R_3 ; R_4 im Antriebsstrang ausgeübt werden. Zusätzlich bzw. alternativ sind in üblicher Weise sämtliche Räder R_1 - R_4 durch je eine Bremskraft BR_1 - BR_4 einer Reibmittel-Bremse abbremsbar. Die Bremskraft der Reibmittel-Bremse kann über eine hier nicht dargestellte elektronische Steuerung, insbesondere bei vorhandener ABS-Bremsvorrichtung, individuell ansteuerbar sein; in ähnlicher Weise kann eine nicht dargestellte elektronische Steuerung für den Starter-Generator SG vorgesehen sein.

Erfindungsgemäß ist die Bremsverteilung zwischen der durch den Starter-Generator SG repräsentierten elektrischen Maschinen-Bremse einerseits und der Reibmittel-Bremse andererseits selbsttätig in Abhängigkeit von gegebenenfalls mehreren betriebsmäßig veränderlichen bzw. vorgegebenen Meßgrößen über eine Steuerung ST im Sinne optimaler Betriebs- bzw. Bremsverhältnisse einstellbar, die dem eigentlichen Brems-Betätigungsorgan in Form eines Fuß-Bremspedals P derart nachgeschaltet ist, daß dem Fahrzeugführer trotz der gegebenenfalls veränderlichen Bremsverteilung das vertraute User-Interface erhalten wird.

Als Einflußgröße für die Steuerung ST sind nach einer Ausgestaltung der Erfindung zum einen der über z. B. die Spannung U_B feststellbarer Ladezustand der Batterie B sowie die, z. B. über den Pedal-Hubweg H_P des Fuß-Bremspedals P feststellbare, jeweilige Bremskraft bzw. Bremsenergiebedarf vorgesehen.

Zur Gewährleistung einer sicheren ABS-Funktion ist nach einer weiteren Ausgestaltung der Erfindung vorgesehen, bei Einsetzen einer ABS-Bremsung aufgrund eines über die Drehzahlen n_1 - n_4 der Räder R_1 - R_4 feststellbaren Radschlupfes Δn_{R1} - Δn_{R4} den Anteil der elektrischen Maschinen-Bremse gegenüber der Reibmittel-Bremse entsprechend zurückzunehmen.

Patentansprüche

1. Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung
 - mit einer, vorzugsweise auf sämtliche Räder (R_1 - R_4) wirkenden, Reibmittel-Bremse (BR_1 - BR_4),
 - mit einer, vorzugsweise nur auf die angetriebenen Räder (R_3 ; R_4), wirkenden elektrischen Maschinen-Bremse (BE_3 ; BE_4), insbesondere in Form eines Starter-Generators (SG),
 - mit einem die Bremsvorrichtung betätigenden Brems-Betätigungsorgan, insbesondere einem Fuß-Bremspedal (P),
 - mit einer dem Brems-Betätigungsorgan, insbesondere dem Fuß-Bremspedal (P), nachgeschalteten Steuerung (ST) zur Verteilung der jeweiligen

Bremslast zwischen der Reibmittel-Bremse und der elektrischen Maschinen-Bremse.

2. Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung nach Anspruch 1

- mit einer Bremslast-Verteilung zwischen der elektrischen Maschinen-Bremse und der Reibmittel-Bremse in Abhängigkeit von dem Verstellweg des Brems-Betätigungsorgans, insbesondere von dem Pedal-Hubweg (H_P) des Fuß-Bremspedals (P).

3. Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung nach Anspruch 1 und/oder 2

- mit einer durch die elektrische Maschinen-Bremse, insbesondere den Starter-Generator (SG), in deren Generatorbetrieb speisbaren Fahrzeug-Batterie (B),
- mit einer Bremslast-Verteilung zwischen der elektrischen Maschinen-Bremse und der Reibmittel-Bremse in Abhängigkeit von dem Ladezustand (U_B) der Fahrzeug-Batterie (B).

4. Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung nach zumindest einem der Ansprüche 1–3

- mit einer Bremslast-Verteilung zwischen der elektrischen Maschinen-Bremse und der Reibmittel-Bremse in Abhängigkeit von einer ABS-Bremsaktivierung aufgrund eines Radschlupfes ($\Delta n_{R1} - \Delta n_{R4}$) der Räder (R_1 - R_4) des Fahrzeuges.

5. Kombinierte Kraftfahrzeug-Bremsvorrichtung nach zumindest einem der Ansprüche 1–4

- mit einer Mitbenutzung einer Steuerelektronik für die elektrische Maschinen-Bremse bzw. für die Reibmittel-Bremse zur Bremslast-Verteilung zwischen der elektrischen Maschinen-Bremse und der Reibmittel-Bremse.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

